

경상남도에서 '신작로'건설과 지역교통체계

도도로키 히로시 (서울대학교 국토문제연구소)

'신작로'는 일제가 한반도의 군사, 행정, 경제적인 주도권 확보를 위하여 1907년부터 공사를 시작한 도로이며, 砲臺 등 군사적 이동까지 지장없이 수행할 수 있도록 규격을 정한 도로이다. 그 대부분은 현재의 국도나 지방도로 계승되고 있다.

경상남도에서 처음 신작로가 건설된 것은 1909년 마산-진주 사이였다. 개항장인 마산과 당시 경상남도청이 소재지였던 진주를 연결하였다. 본디 마진간의 주요교통로는 선진항과 마산항을 오가는 해운이었으며, 부산과는 해운과 남강 수운으로 연결되었다. 신작로의 등장은 해로를 육로로 전환시키는 계기가 되었으면, 후에 개통된 남조선철도(현 경전선)가 그 흐름을 결정지었다.

경남에 있어서 신작로의 건설과정을 이하와 같은 단계를 거쳤다. 일단 한말에서 시작된 도로건설은 지방 즉 각 도단위나 군단위에서도 항구와 내륙중심지를 연결하는 도로건설이 앞서가고 있다는 점을 들 수 있다. 특히 지역의 중심도읍지와 외항을 연결하는 노선은 2등도로나 3등도로라도 국비보조가, 그리고 군 사업의 경우 도비 보조가 시행되고 있다.

그것은 지역주민 뿐만 아니라 행정당국도 항구-내륙 연결형 신작로의 중요성을 인식하고 있었다는 것이다. 다시 말해서 초창기의 신작로 건설은 항구중심의 교통체계를 구성하는 요소로서 건설되었다고 볼 수 있다. 또 낙동강과 같이 수운이 지역기간교통이 되어 있던 장대하천에서는 수륙연계형 도로교통체계 구축에서 유의되었다.

그 다음의 단계로서, 철도가 없는 내륙산간지역에서는 도로망이 자체적인 노선망을 구축하되, 철도가 지나가는 장소에서는 어김없이 철도중심의 도로교통체제로 변환되어 갔다. 본디 도로망계획이 철도를 염두에 두지 않았더라도, 노선 신설이나 변경이라는 "편법"을 통해 철도연계형 도로망으로 탈피하려고 애를 쓴 상황을 볼 수 있다.

그 결과 그림처럼 경남지역에서는 지역마다 신작로가 의지하는 기간교통로를 달리하는 현상이 보였다. 물론, 철도노선의 신장과 하천수운의 쇠퇴로, 일제시대 후반에는 이런 판도는 약간의 차이를 보인다. 구체적으로는 수운의 영향권이 줄었고, 동해안지역은 동해남부선으로 의해 철도의 영향권에 들어간다. 도로망이 형성되는 과정에서, 연계 구간 교통체계의 변화 외에도, 지역의 도시체계가 변화되면서도, 노선체계가 그에 대응하는 과정을 볼 수 있었다.

한마디로 도로망은 교통이나 도시체계 등 지역내의 공간상황의 변화에 종속적으로 그 모습을 바꾸어 갔다고 볼 수 있다. 즉 신작로 도로망의 건설과정과 변화를 보면, 지역의 지리적 상황의 변화를 읽어 가는 실마리가 되는 것이다.